TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 maja 1934 r. | NR. 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

RZUT OKA NA WYNIKI UKŁADU W SPRAWIE KORZYSTANIA Z PORTU GDAŃSKIEGO

Ogłoszenie danych statystycznych za marzec pozwala na rzucenie okiem na pierwsze półrocze, które upłynęło od dnia 1 października 1933 r., tj. od chwili, gdy wszedł w życie układ polsko-gdański z dnia 18. 9. 1933 r. w sprawie korzystania przez Polskę z portu gdańskiego.

Jak wiadomo przy regulowaniu tej sprawy przyjęto metodę wskazania pewnych kwot, jako norm wytycznych dla przeładunku w porcie gdańskim. Układ przewidywał przeładowanie w ciągu całego roku w porcie gdańskim w wywozie 4.139.900 ton i 267.933 tony w przywozie, co daje razem ogólną kwotę przeładunku w wysokości 4.407.833 tony.

Z danych statystycznych za marzec rb. wynika, że w rzeczywistości w ciągu półrocza od 1. 10. 33 r. — 31. 3. 34 r. w zakresie towarów objętych układem, przeładowano w porcie gdańskim ogółem 3.029.829 ton, z czego w wywozie 2.870.013 ton i 159.816 ton w przywozie.

Widzimy z powyższego, że w pierwszem półroczu od chwili zawarcia układu cyfra przeładunku w porcie gdańskim, osiągnęła niemal 69% (68,7%) normy przewidzianej w układzie na okres roczny.

Jeżeli chodzi o cyfry bardziej szczegółowe to sprawę obrazuje poniższe zestawienie:

Nazwa towaru	Przewidziany przeładunek roczny w tonach	Przeładowano od 1. X. 1933 do 31. III. 1934 r. w tonach	w % przewidzianego przeładunku rocznego
	Przywóz		
1. Kawa	4.000	1.567	39,1
2. Kakao	2.400	1.429	59,5
3. Herbata	750	321	42,9
4. Śledzie solone	35.000	23.404	66,8
5. 6. Fosforyty i superfosfaty	11.500	21.529	187,0
7. Tłuszcze i oleje zwierzęce	19.000	7.966	41,7
8. Skóry	3.000	910	30,3
9. Nasiona	14.500	8.172	56,4
10. Rośliny	9.500	2.569	27,0
11. Żywica, balsam i kauczuk	1.800	1.149	63,8
12. Wyroby gumowe	1.300	572	44,1
13. Tłuszcze i oleje roślinne	11.000	1.343	12,2
14. Garbniki	14.600	3.322	22,7
15. Rudy i piryty	90.000	58.850	65,1
16. Miedź	700	237	33,8

Nazwa towaru	Przewidziany przeładunek roczny w tonach	Przeładowano od 1. X. 1933 do 31 III. 1934 r.	
		w tonach	w % przewidzianego przeładunku rocznego
17. Metale i wyroby metalowe	10.000	3.968	39,7
18. Papier	10.000	6.159	61,6
19. Przędza	5.400	3.455	63,8
20. Orzechy i migdały	500	1.098	218,5
21. Żelazo i stal	5.700	9.032	158,6
22. Żużle Thomasa	10.000	368	3,7
23. Owoce	2.000	619	30,8
24. Śledzie świeże	283	285	100,1
25. Ryż	5.000	1.492	29,8
	Wywóz		
1. Zboże	300.000	291.768	97,5
2. Mąka	25.000	41.241	165,6
3. Spirytus	2.000	119	6,0
4. Sól	10.010	1.680	16,8
5. Otręby, makuchy, pasze	20.000	10.328	51,6
6. Melasa	30.000	4.907	16,4
7. Nafta, parafina i produkty	50.000	20.425	40.9
8. Skóry	1.700	460	27,1
9. Drzewo	560.000	415.175	74.3
10. Strączkowe	38.000	31.821	83.5
11. Nasiona i rośliny	12.800	6.781	52,9
12. Węgiel i koks	3.000.000	2.003.733	66,7
13. Smoła, terpentyna	6.500	3.140	48,3
14. Sole, potas, saletra i soda	34.000	13.942	40,9
15. Cynk	9.200	2.357	25,6
16. Papier	5.700	2.016	35.5
17. Konfekcja	500	293	58.6
18. Siarczan amonu	16.500	13.647	82.8
19. Metale i wyroby metalowe	18.000	6.180	34,3

Jak z powyższego wynika nie we wszystkich towarach sprawa przedstawia się jednakowo: w szeregu artykułów przeładunek w porcie gdańskim osiągnął znaczne nadwyżki, np. przy wywozie zboża i mąki, drzewa i węgla oraz przy wywozie fosforytów, rud i żelaza. W szeregu innych artykułów, natomiast, przewidywania układu okazały się zbyt optymistyczne i przeładunek w ich zakresie nie osiągnął wytyczonej cyfry. Zaznaczyć jednak należy, że już w chwili zawierania układu zdawano sobie dokładnie sprawę z tego, że przytoczonych w nim cyfr nie można traktować jako normy sztywnej i że samo życie wprowadzi do układu potrzebne korektywy. Wyrazem tego jest artykuł układu, który przewiduje kompensatę niedoborów w zakresie jednych towarów przez nadwyżki w zakresie innych (artykuł III.)

O ile chodzi o całokształt sprawy, to z zastrzeżeniem, że okres półroczny nie jest wystarczający do wyciągania ostatecznych wniosków, z uwagi na sezonowy charakter przeładunku właściwy poszczególnym towarom, już w chwili obecnej można stwierdzić z pewnością, że okres od 1. 10. 1933 r. do 31. 3. 1934 r. był dla przeładunku w porcie gdańskim okresem pomyślnym.

Co się zaś tyczy dalszych wniosków, które nasuwają się na podstawie dotychczasowego doświadczenia, to zdaje się stawać coraz bardziej oczywistem, że wysokość przeładunku w porcie gdańskim zależy wyłącznie od ogólnej konjunktury w zakresie handlu zamorskiego i od umiejętności Gdańska przystosowania się do gospodarczych warunków zaplecza.

Eustachy Wołłowicz,

Z PAŃSTWOWEJ RADY KOMUNIKACYJNEJ

O NOWYCH ROZKŁADACH JAZDY.

Po prawie trzyletniej przerwie wznowiono działalność Państwowej Rady Komunikacyjnej. Na pierwszem posiedzeniu, dnia 18 kwietnia rb. ukonstytuowały się prezydja poszczególnych Komitetów Rady w następujący sposób:

1) **Komitet Taryfowy**

Przew. p. B. Chodkiewicz, zastępcy: pp. Taszycki, Babiński.

2) **Komitet Eksploatacyjny**
Przew. inż. A. Krzyżanowski, zastępcy: pp. Baniewicz, Drzaździyński.

3) **Komitet nowobudujących się kolei żel.**
Przew. inż. A. Dunin Ślepść, zastępcy: pp. Kaplicki, Natanson.

4) **Komitet publicznych dróg kołowych**
Przew. inż. A. Kühn, zastępcy: pp. Mirowski, Bol. Przedpełski.

5) **Komitet dróg wodnych**
Przew. gen. Kwaśniewski, zastępcy: pp. Kleszczyński, Olszewski.

6) **Komitet do spraw koordynacji przewozów kolejowych, samochodowych, wodnych i lotniczych**
Przew. inż. W. Czapski, zastępcy: pp. Korzon, Makowski.

Następnie, na odbytych posiedzeniach komitetowych, ustalono plan prac i rozpatrzono szereg wniosków członków Rady.

Rzeczywista praca Rady koncentruje się w Komitetach, z których najważniejsze znaczenie dla całego życia gospodarczego kraju ma Komitet Taryfowy, skupiający pełną uwagę członków Rady. Komitet Taryfowy poprzedniej Rady, pod wysoce doświadczonem kierownictwem i obecnego prezesa p. Chodkiewicza, potrafił złagodzić niejedną groźną dla życia gospodarczego sprawę z dziedziny taryf kolejowych.

Celem opracowania projektu reformy taryf kolejowych w odniesieniu przedewszystkiem do przewozów masowych i to pod hasłem „zbliżenia Kresów do Centrum Kraju" Komitet Taryfowy, liczący około 80 członków, wyłonił ze swego grona ścisłą komisję składającą się z 12 członków, która już rozpoczęła swe prace. Przedstawicielem w komisji terenów, objętych zasięgiem działalności Izby P. H. w Gdyni, jest inż. A. Dziedziul, przedstawicielem terenu Izby Poznańskiej — Dr. Okoniewski.

Na pierwszem posiedzeniu Komitetu Taryfowego przyjęty został wniosek członków Rady reprezentujących Pomorze i Gdynię, dotyczący zaniechania stosowania t. zw. łamanej taryfy pomiędzy linjami P. K. P., a linją Herby Nowe — Gdynia, paraliżująco oddziaływującej na przedsiębiorstwa i warsztaty rolne, leżące na zachód od tej linji, a zmuszonych nią się posługiwać. Specjalne niedogodności odczuwają z tego powodu niektóre powiaty środkowego i północnego Pomorza. Aczkolwiek poszczególne paragrafy koncesji dla linji Herby Nowe — Gdynia utrudniają natychmiastową realizację tego wniosku, jednak oczekiwać należy pod tym względem rezultatów dodatnich w najbliższej przyszłości.

Ożywioną pracę rokują również posiedzenia Komitetu Dróg Kołowych, który zajmuje się sprawami dróg kołowych i motoryzacją kraju, a więc i ruchem autobusowym. Fatalny stan dróg kołowych w Polsce i coraz malejąca ilość kursujących na drogach polskich pojazdów mechanicznych, wysokość cła na samochody przy zupełnym prawie braku własnych wytwórni samochodowych, wysokość opłat drogowych itd. już na pierwszem posiedzeniu Komitetu akcentowane silnie były nietylko przez członków Rady, lecz i przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, co tu podkreślić należy. Zadaniem Komitetu będzie wskazać na środki i sposoby do wybrnięcia z błędnego i niebezpiecznego dla obrony kraju koła, w które zapędziła nas nieprzemyślana polityka drogowa i samochodowa. Jak zaznaczył jeden z członków Państwowej Rady Komunikacyjnej „potrzebny nam jest tani i dobry samochód, a kto go wyprodukuje i nam sprzeda, jest obojętnem. Dalej czekać na to niepodobna".

Również podkreślono nie zawsze planowe wydatkowanie funduszów, przeznaczonych na drogi kołowe (na r. b. przeznaczono około 16 milj. na nowe szosy i przebudowę starych, natomiast ani grosza na samą konserwację istniejących dróg).

Reszta Komitetów porusza sprawy, mniej może ważne dla życia gospodarczego, lub też ściśle fachowe, jak Komitet Eksploatacyjny i inne.

Śmiemy wyrazić nadzieję, że Pan Minister Komunikacji i jego najbliżsi współpracownicy przychylnie ustosunkują się do poczynań i prac Państwowej Rady Komunikacyjnej. Doświadczenia z poprzednich Rad wykazują, że współpraca Rady z Min. Kom. była dotąd zawsze harmonijną i nacechowaną wielkiem wyrobieniem społecznem i zrozumieniem dla potrzeb ogólnopaństwowych ze strony samej Rady. Przerwany w ciągu 3 lat kontakt sfer gospodarczych z Ministerstwem Komunikacji niewątpliwie utrudniał przedstawicielom Ministerstwa należyte orjentowanie się co do postulatów i potrzeb życia gospodarczego kraju. Mamy nadzieję, że ponownie nawiązany kontakt nie dozna zbyt szybkiego rozluźnienia i przerwania.

*

A teraz kilka uwag pod adresem Dyrekcji Kolejowej w Toruniu. Sfery gospodarcze zapraszane są co rok przez Dyr. Kolejową do wyrażania swych życzeń przy układaniu nowego rozkładu jazdy, o czem poucza nas ostatni komunikat Min. Komunikacji (Biuletyn Izby P. H. Nr. 13/34). Wiemy, że trudno wszystkim dogodzić, jednak to, co nam przyniósł tegoroczny nowy rozkład wygląda na robotę mało poważną i zrobioną, że tak powiemy, na kolanie.

Przykład: Chełmno, miasto z większym garnizonem i korpusem kadetów, faktycznie pozbawione zostało nietylko połączeń z Bydgoszczą i Grudziądzem, lecz również i z Toruniem, siedzibą Urzędu Wojewódzkiego i DOK. By dostać się rano na godz. 9,35 do Torunia, trzeba wyjechać z Chełmna o godz. 5,10 (a więc 54 km. jedzie się 4 godz. 25 m.!) Następny pociąg odchodzi do Torunia o godz. 14-tej

— od 5,10 do 14 godz. niema ani jednego pociągu. A w Kornatowie i Unisławiu, jadąc do Grudziądza i Bydgoszczy prawie zawsze czekać trzeba 1—1½ i więcej godzin (41 i 52 km. z Chełmna) na dalsze połączenia.

Nie należy się dziwić, że przy takim rozkładzie pociągi kursować będą bez pasażerów. Nie lepiej wygląda i na innych szlakach bocznych na Pomorzu. W Chełmnie dotąd było na obu linjach po 6 par pociągów, obecnie pozostało po 3, — bo 3 poprostu nagle skreślono bez dostosowania pozostawionych pociągów do faktycznych potrzeb i połączeń.

Możeby kierownicze czynniki Dyrekcji wejrzeć zechciały w tak niespotykane lekceważenie potrzeb ludności. Konieczna jest natychmiastowa rewizja rozkładu na tych linjach (i na innych), nie czekając na jesienną zmianę rozkładów jazdy. Obecny rozkład jest nie do zniesienia, chyba, że zamiast pociągów Dyrekcja uruchomi na tych linjach regularny ruch autobusowy. O koniecznych połączeniach Dyrekcja Kolejowa jest należycie poinformowaną.

Inż. A. Dziedziul,
członek Państwowej Rady Komunikacyjnej



PRACE IZBY.

POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 16. bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby naszej p. inż. Napoleona Korzóna posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego omówione zostały sprawy, mające stanowić przedmiot obrad Plenarnego Zebrania, wyznaczonego na dzień 24. bm. oraz szereg zagadnień wewnętrzno - organizacyjnych. Rozpatrzony był również projekt nowego statutu Związku Izb P.-H.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 24. bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. inż. Napoleona Korzóna XVI Plenarne Zebranie naszej Izby. W zebraniu tem wzięło udział 52 radców izbowych, co stanowi więcej niż ⅔ całego Plenum.

Zebranie zagaił dłuższem przemówieniem p. Prezes Izby, poświęcając je zagadnieniom organizacyjnym naszej Izby i pracom nad powołaniem do życia Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. Następnie Dyrektor Mgr. pr. Henryk Krupski zdał sprawozdanie z działalności Izby od czasu ostatniego Plenarnego Zebrania oraz z roków służbowych, odbytych w Toruniu, Grudziądzu, Inowrocławiu i Starogardzie. P. Dyr. Krupski przedstawił zadanie roków służbowych, jako instytucji, mającej na celu bezpośrednie zbliżenie Izby z miejscowemi sferami gospodarczemi i zaznajomienie się na miejscu z ich najbardziej aktualnemi postulatami. W sprawozdaniu swem udzielił p. Dyr. Krupski wyjaśnień, dotyczących spraw, poruszonych przez zainteresowane sfery w czasie roków.

Następnie przedłożył, w imieniu Komisji Rewizyjnej, jej przewodniczący p. Dyr. Grabowski, zebraniu szczegółowe sprawozdanie z rewizji gospodarki finansowej Izby za rok 1933. Komisja stwierdziła, iż gospodarka ta prowadzona była celowo i oszczędnie. W konsekwencji p. Dyr. Grabowski zgłosił wniosek Komisji o udzielenie Prezydjum Izby absolutorjum, które też zostało jednogłośnie uchwalone.

W dalszym ciągu obrad uchwaliło Zebranie Plenarne en bloc złożony przez Prezydjum projekt nowego Statutu Izby, opracowanego na podstawie obecnie obowiązujących ustaw o izbach przemysłowo-handlowych, z uwzględnieniem nowych warunków, wytworzonych przez przyłączenie do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni części dawnej Izby Bydgoskiej. Statut ten będzie po zatwierdzeniu go przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu obowiązywał przy przeprowadzaniu wyborów do Izby w roku bieżącym. Plenarne Zebranie zgłosiło jedynie poprawkę, mającą na celu zachowanie dotychczasowej ilości wiceprezesów Izby tj. 7.

W związku z mającemi nastąpić w roku bieżącym wyborami do Izby, Plenarne Zebranie dokonało wyboru Głównej Komisji Wyborczej Izby; pozatem Plenarne Zebranie wybrało specjalny komitet dla zbadania sprawy budowy własnego gmachu Izby w Gdyni, wreszcie w związku z rezygnacją przez p. Dyr. Krupskiego z mandatu zastępcy członka Państwowej Rady Komunikacyjnej, Plenarne Zebranie na jego miejsce wybrało

Radcę Izby p. inż. Namysłowskiego, reprezentującego w pierwszym rzędzie interesy rejonu b. Izby Przemysłowo — Handlowej w Bydgoszczy.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 16 bm. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p. Dyrektora J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej, na którem obecny był również p. Prezes Izby Inż. Napoleon Korzon W obradach wzięli udział członkowie Komisji, Wiceprezesi Izby pp.: Rawicz-Szczerbo i L. Byczkowski, dyrektor Kollat, dyrektor Ciemciała, dyrektor Mucha, Inż. Dziedziul, korespondenci Izby pp.: dyrektor Michalewski i dyrektor Dr. Kasprowicz, dyrektor Izby p. Henryk Krupski i Wicedyrektor p. J. Kawczyński.

W toku obrad Komisji poruszone były między innemi sprawy następujące: prace przeładunkowe w porcie, organizacja dalszych prac nad ustaleniem zasad administracji portu gdyńskiego, ustalenie charakteru pracy rzeczoznawców portowych, oraz sprawozdanie z posiedzeń Międzyizbowej Komisji Turystycznej i Wojewódzkiej Komisji Turystycznej. W dyskusji nad tem sprawozdaniem podniesiony był projekt zorganizowania przez Izbę Gdyńską wycieczki morskiej sfer gospod., tak z Gdyni, jak i z całej Polski, do jednego z portów zachodnio-europejskich, w celu zaznajomienia się z organizacją pracy portowej. Komisja postanowiła prosić Prezydjum Izby o zorganizowanie wycieczki, jako mającej wielkie znaczenie dydaktyczne.

UKONSTYTUOWANIE RADY EKSPORTOWEJ PRZY IZBIE.

W wyniku kilkutygodniowych prac przygotowawczych, dnia 17 maja b. r. nastąpiło utworzenie Rady Eksportowej przy Izbie naszej i ukonstytuowanie jej tymczasowego prezydjum.

Rada Eksportowa, powołana przez Prezydjum Izby, jednocząc w swem łonie przedstawicieli firm z terenu działalności Izby, najbardziej zainteresowanych i kompetentnych w sprawach eksportu, ma za zadanie wydawanie opinji co do wytycznych dla działalności eksportowej w zapleczu Izby; pozatem korzystanie z wyników prac Rady będzie udostępnione wszystkim sferom w kraju, zainteresowanym eksportem zamorskim.

W skład tymczasowego prezydjum Rady weszli pp.: dyr. Hordyński (Łuszczarnia Ryżu), dyr. Mack (fabryka krzeseł „Gościcino") i konsul Dereziński (delegat Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni). Z urzędu do składu prezydjum należy dyr. Izby p. H. Krupski.

Jako organ wykonawczy Rady ma powstać specjalne biuro przy Referacie Eksportowym Izby dla wykonania prac bezpośrednio z działalnością Rady związanych. Zadaniem biura tego będzie dostarczenie eksporterom niezbędnych informacyj co do techniki eksportu, zapotrzebowań rynków zagranicznych, oraz w poszczególnych wypadkach załatwianie czynności technicznych, związanych z eksportem. Pod tym ostatnim względem wchodzić będzie w rachubę pomoc ze strony biura drobniejszym przemysłowcom, w szczególności zaś rzemiosłu. Już w dniach najbliższych tymczasowe prezydjum opracuje regulamin działalności Rady Eksportowej i ustali ogólne wytyczne dla pracy biura. Izba już w chwili obecnej posiada szereg zgłoszeń stałych abonentów dla odbioru informacyj powstającego biura Rady Eksportowej.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE W GDYNI ZA MIESIĄC KWIECIEŃ 1934 R.

W ogólnem położeniu gospodarczem zmiany większe nie zaszły.

Sytuacja na rynku pieniężnym przedstawiała się w sposób następujący: zaprotestowano w Gdyni ogółem 340 sztuk weksli na sumę zł 67.721,56.

W stosunku do miesiąca poprzedniego nastąpił zatem wzrost protestów ilościowo o 20 sztuk, sumarycznie zaś spadek o zł 53.698,55.

6 miejscowych instytucyj kredytowych skupiło w styczniu br. walut i dewiz na łączną sumę zł 5.640 tys., czyli o 355 tys. zł mniej niż w marcu.

Suma wkładów utrzymała się na poziomie poprzedniego miesiąca.

W przemyśle, handlu i rzemiośle zmian większych nie zanotowano. Ożywienia doznały pewne grupy rzemiosła związane z budownictwem, w którem naogół panuje ożywienie.

DALSZE USPRAWNIENIE SŁUŻBY CELNEJ W PORCIE.

Na skutek podziału obszaru portu na 3 okręgi dozoru celnego od 1 bm. Urząd Celny w związku z dotychczasowemi spostrzeżeniami, oraz w celu dalszego usprawnienia służby celnej portowej wprowadził następujące zmiany w podziale terytorjalnym wspomnianych okręgów, a mianowicie: 1) I okręg rozciąga się na terenie basenów: Prezydenta, Południowego wraz z Rybackim i Węglowym, aż do urządzeń przeładunkowych firmy „Skarboferm" włącznie. 2) III okręg dozoru — od urządzeń „Skarbofermu" wyłącznie do magazynów „Cukroportu" włącznie. 3) II okręg dozoru działać będzie na terenie od magazynu f-my „Fetter" włącznie aż do nabrzeża Indyjskiego (do terenu wolnego obszaru celnego).

Magazyny f-my „Fetter" i „American Scantic Line" włączone zostają zatem do terenu działania II okręgu dozoru.

ROZPORZĄDZENIE O OPŁATACH PORTOWYCH.

W „Monitorze Polskim" z dnia 18 maja br. Nr. 113 poz. 155 ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 8. V. 34 r.

o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych oraz o ustalaniu taryfy niektórych z tych opłat. Rozporządzenie ustala następujące opłaty: a) za wejście i wyjście statku (tonażowe), b) za postój statku (postojowe), c) za przystań i nabrzeża (przystaniowe), d) za wyładowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), e(za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe), f) za służbę pilotową (pilotowe), g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych jak: magazynów, dźwigów i innych.

Następnie rozporządzenie to ustala taryfy opłat wymienionych wyżej od a do f.

Taryfy opłat za korzystanie z urządzeń portowych (magazynów, dźwigów itp) będą ustalone osobnem rozporządzeniem, do czasu wydania tego rozporządzenia obowiązują taryfy dotychczasowe.

Na podstawie powyższego rozporządzenia dyrektor Urzędu Morskiego został uprawniony w wypadkach gospodarczo uzasadnionych do stosowania zniżki taryfowej w granicach do 25% ogłoszonej taryfy.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie 10-go dnia po ogłoszeniu, tj. dnia 28 maja br.

ZNACZENIE GDYNI DLA OŻYWIENIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY POLSKĄ A Z. S. S. R.

Niejednokrotnie podnoszone było znaczenie, jakie Gdynia mieć może dla ożywienia stosunków handlowych pomiędzy Polską a ZSSR. W pierwszym rzędzie wchodzi tu oczywiście w rachubę ożywienie obrotów morskich pomiędzy portami Gdynią a Leningradem, a następnie rozwój tranzytu sowieckiego przez terytorjum Polski i Gdynię.

O ustosunkowaniu się ze strony miarodajnych czynników sowieckich do tych spraw świadczy pogląd wypowiedziany przed paru dniami przez p. Tamarina, nowomianowanego przedstawiciela handlowego ZSSR. w Polsce, w rozmowie z przedstawicielem Agencji Prasowej „Iskra".

P. Tamarin m. in. powiedział: „Najlepszym dowodem naszego zainteresowania Gdynią jest fakt, że jeszcze w ciągu roku bieżącego przybędą do portu gdyńskiego okręty sowieckie z towarami, przeznaczonemi dla Polski i krajów sąsiednich. Muszę dodać, że obecnie prowadzone są w Moskwie rokowania z „Wniesztorgtransem", mające na celu przejęcie reprez. sowieckich firm transportowych przez Polską Agencję Morską w Gdyni. Rokowania te, prowadzone przez radcę handlowego ambasady polskiej w Moskwie p. Żmigrodzkiego, znajdują się obecnie na dobrej drodze.

Z oświadczenia tego wynika, że już w najbliższym czasie można się liczyć ze wzrostem znaczenia Gdyni, jako portu, obsługującego handel polsko-sowiecki.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU 1934 R.

W ciągu miesiąca kwietnia w porcie gdańskim dał się zanotować wzrost ogólnej ilości przeładunków, która wyraziła się w liczbie 538.976,4 ton, z czego na przywóz przypadło 33.922,8 ton na wywóz zaś 505.053,6 ton. Zaznaczyć przytem należy, że w przywozie dał się zanotować w porównaniu do miesiąca poprzedniego, pewien, aczkolwiek nieznaczny, spadek. Spadek ten wyraził się w liczbie 2.462 tony, w porównaniu do kwietnia roku ubiegłego przywóz zmniejszył się zaledwie o niepełne 600 ton. W wywozie natomiast zanotować należy poważny wzrost tak w stosunku do marca br., jak i do kwietnia roku zeszłego. W porównaniu do marca rb. wzrost sięga 86 665,6 ton, zaś do kwietnia 176.628 ton.

Główne zmiany w rodzaju przywiezionych towarów przedstawiają się w sposób następujący (w nawiasach liczby z kwietnia z. r.): zmniejszył się przywóz nasion 688,1 t. (2019.6), kakao 73,7 ton (179,9), śledzie solone 611,4 ton (996,0), siarczan amonu 0 (448), inne rudy 524,3 ton (7186,6), tłuszcze zwierzęce i roślinne 664,2 ton (1453,0), ruda żelazna 17,5 ton (139,9). Wzrósł przywóz kawy — 290,3 ton (215,8), fosforytów 8756,1 ton (0), przędzy wełnianej 67,9 ton (34,8) oraz żelaza i stali 2021,3 ton (402,1).

Na zwiększenie ogólnego wywozu wpłynęło przedewszystkiem zwiększenie wywozu żyta 43.002 ton (7311,0), jęczmienia 10.813,4 ton (6667.9), mąki pszennej 8516,0 t. (275,6), węgla 324.519,7 ton (199.239,1) i drzewa tartego 67.029,1 ton (45.875,2). Nie tak znacznie wzrósł wywóz makuchów — 444,8 ton (225). Zmniejszenie wykazały towary następujące: pszenica 1466,0 ton (2630), rośliny strączkowe 2351,3 ton (3690,6), bekony 109,1 ton (144,1), smary 993.2 ton (7934), parafina 761,4 ton (1464,5), cynk 351,5 ton (652,1) oraz cukier 87,4 ton (424,3).

Rezultaty ogólne przeładunku towarów w porcie gdańskim za pierwsze cztery miesiące br. w przywozie przedstawiają się w sposób następujący:

styczeń — kwiecień 1934 r.	—	152.237,1 ton
styczeń — kwiecień 1933 r.	—	133.260,5 ton
	wzrost	18.966,6 ton

W wywozie za ten sam okres liczby są następujące:

styczeń — kwiecień 1934 r.	—	1.898.601,8 ton
styczeń — kwiecień 1933 r.	—	1.431.214,4 ton
	wzrost	467.387,4 ton

Ogólny wzrost obrotów przeładunkowych wynosi więc 486.354,0 ton, czyli o blisko 32 proc.



RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W KWIETNIU 1934 R.

W ciągu kwietnia do portu w Rotterdamie zawinęło ogółem 1089 statków o łącznej pojemności 1.754.833 n. t. r., w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 927 o pojemności 1.451.928 n. t. r., od początku roku do kwietnia włącznie w roku bieżącym zawinęło 4.181 statków o łącznej pojemności 6.504.568 n. t. r., dla tego samego okresu roku ubiegłego odnośne dane wynosiły 3.714 statków o pojemności 5.903.389 n. t. r. Z danych tych wynika, że ruch statków w Rotterdamie w roku bieżącym wzrósł tak pod względem ilości statków jak i tonażu o około 10%.

INDEKS FRACHTOWY W DANJI ZA MARZEC 1934 R.

Frachtowy indeks w Danji według obliczeń duńskiego Urzędu Statystycznego wyraził się w marcu br. liczbą 97,5, co w porównaniu z miesiącem poprzednim wykazuje spadek o 1,8 punktów.

Kształtowanie się indeksu stawek frachtowych w Danji za okres roczny marzec 1933 — marzec 1934, przedstawia się w sposób następujący: (za 100 przyjmuje się stan styczeń — marzec roku 1925):

1933	Marzec	103.9
	Kwiecień	100,8
	Maj	99,0
	Czerwiec	98,5
	Lipiec	98,2
	Sierpień	99,2
	Wrzesień	98,6
	Październik	99,3
	Listopad	98,3
	Grudzień	98,9
1934	Styczeń	99,7
	Luty	97,5

Przyczyną stałego spadku indeksu frachtowego widzieć należy w spadku frachtów węglowych i stałego obniżania się frachtów na zboże. Pozatem zniżkowo kształtowały się frachty na owoce z krajów południowych.

„LEVIATHAN" ZNÓW NA LINJI.

Przyśpieszona budowa w Anglji transatlantyku „N 534" i fakt połączenia Cunard Line z White Star Line, które budują ten statek, ożywił aktywność United States Lines. 9 czerwca nastąpi pierwszy odjazd z Nowego Yorku unieruchomionego od roku Leviathan'a, który odbędzie kilka podróży do Europy. Niewątpliwie Amerykanie liczą również z zarysowującem się pewnem ożywieniem w ruchu pasażerskim przez Atlantyk.

Po tych podróżach podobno Leviathan ma być wycofany z ruchu, a równocześnie rozpocząć się ma według pogłosek budowa statku zastępczego kosztem 11—15 milj. dolarów, ostateczna decyzja budowy jednak jeszcze nie zapadła.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE DLA POLSKIEGO DRZEWNICTWA DO NIEMIEC.

Podpisaniem w dniu 7. III. 1934 r. polsko-niemieckiej umowy handlowej została z dn. 15. III. 1934 r. zniesiona niemiecka taryfa maksymalna (Obertarif) na tarcicę, miękkie drewno bednarskie, drewno heblowane, posadzkowe oraz niektóre wyroby z drewna.

Błędem byłoby poddawać się iluzji, że z chwilą zniesienia Obertarif otworzyły się możliwości z przed wojny celnej względnie z okresu prowizorycznych polsko-niemieckich umów, regulujących w latach 1927/28 i 1929/30 eksport drewna polskiego do Niemiec. Struktura rynku niemieckiego uległa bowiem w międzyczasie zasadniczym zmianom, które odzwierciadlają się w niemieckiej polityce celnej, ustanawiającej wysokie cła autonomiczne pod kątem widzenia samowystarczalności. Zadaniem tych ceł jest ułatwianie przywozu surowca, lecz utrudnianie importu drewna obrobionego i wyrobów z drewna. Pragnąc zwiększyć samowystarczalność, Niemcy

wprowadzają w życie wewnętrzne taryfy przewozowe, których celem jest potanienie transportu z prowincyj bogatych w lasy do okolic, wykazujących niedobór w zakresie zaopatrywania się w drzewo.

Sytuację najlepiej ilustrują dane statystyczne. Ogólny przywóz do Niemiec surowca, jak dębiny, drewna bukowego i innego twardego, liściastego miękkiego, opałowego, iglastego, papierówki i kopalniaków wynosił 5 milj. ton w r. 1929, 1,5 milj. ton w r. 1932 i 3,1 milj. ton w r. 1933. Spadek w r. 1933 w stosunku do 1929 wyraził się cyfrą 1,9 milj. ton czyli 38%. Drewno polskie, na którem nie ciążyło cło maksymalne, wykazało spadek z 1,8 milj. ton w r. 1929 do 0,5 milj. ton w roku 1933, przyczem należy zauważyć, że w r. 1932 przywieziono z Polski tylko 245.000 ton.

Tymczasem ogólny przywóz do Niemiec tarcicy z drewna dębowego i innego twardego, miękkiego liściastego oraz iglastego utrzymał się w r. 1933 — pomimo niewątpliwego ożywienia na rynku budowlanym — na poziomie z r. 1932 (ca. 598.000 ton), będąc daleki od importu z r. 1929 w wysokości 1,8 milj. ton. Tarcica polska, której przywóz wyniósł w r. 1929 jeszcze 430.000 ton, z powodu ciążącej na niej stawki maksymalnej nie odgrywała w latach ubiegłych praktycznie żadnej roli.

Zmianie uległa również struktura rynku polskiego. Z powodu przewlekającej się wojny celnej oderwaliśmy się od rynku niemieckiego, który pochłaniał kiedyś ⅔ polskiego eksportu, weszliśmy na światowe rynki drzewa mocną nogą i staliśmy się partnerem, którego Niemcy nie będą mogły wyzyskiwać.

Jak się przedstawiają możliwości zbytu w r. 1934? Polskie drewno surowe, w Niemczech zresztą dobrze znane, znajdzie zbyt z powodu konjunktury, jaka obecnie w Niemczech panuje. Rząd podjął działalność, zmierzającą do łagodzenia kryzysu przy pomocy różnego rodzaju prac inwestycyjnych, m. in. budowlanych. Wobec na szeroką skalę zakrojonego finansowania budownictwa nasycenie rynku nie będzie się mogło odbyć wyłącznie przy pomocy własnego drewna, lecz przyciągnięte być musi do pomocy w większych ilościach drewno obce, m. in. również polskie.

O ile chodzi o tarcicę, to nie ulega wątpliwości, że Polska wejdzie znów na rynek. Nie należy spodziewać się, że w r. 1934 ogólny import tarcicy zagranicznej do Niemiec zwiększy się wydatniej w stosunku do lat 1930/31, bo Niemcy zwiększone zapotrzebowanie pokryją intensywniejszem przecieraniem własnego drewna oraz drewna obcego importowanego ewtl. w znaczniejszych ilościach. Ze względu na korzystne położenie geograficzne — polski przemysł drzewny będzie w stanie pobić częściowo konkurencję obcą (rosyjską, fińską, szwedzką, austrjacką i czeską) i to prawdopodobnie tylko w sortymentach cenniejszych. Już obecnie wysokie ceny na okrąglaki niemieckie skłaniają tartaki niemieckie z własną obróbką drzewa do zakupywania tarcicy polskiej, z której wyrabiają następnie okna i drzwi. Niewątpliwie zbyt znajdzie stolarka odziomkowa; stolarka boczna o tyle, o ile ceny na rynku niemieckim będą w dalszym ciągu zwyżkowały.

Do towarów, którym z powodu zniesienia cła maksymalnego otworzyły się możliwości zbytu, należą — obok tarcicy — drewno heblowane (poz. tar. niem. 615 A i następne), dykty, drewno posadzkowe, kołki z drewna, beczki i inne wyroby bednarskie, skrzynie i deski skrzynkowe oraz ramy okienne, drzwi, schody i części schodów. Pozycje te zostaną po kolei omówione.

Ogólny przywóz drewna heblowanego do Niemiec nie jest duży, o czem świadczy cyfra 579 ton, przywiezionych w r. 1933 (w r. 1932—827 ton, w r. 1929 — 1.624 ton). Udział Polski zmniejszył się z 348 ton w r. 1929 do 43 ton w r. 1933. Konkurentami Polski są Ameryka, Czechosłowacja i Rumunja.

Zapotrzebowanie na dyktę jest znaczne, jak tego dowodzą cyfry importu w latach 1929, 1932 i 1933 wynoszące 29.645 ton. 15.567 ton i 28.422 ton. Dostawcami były: w r. 1933 Finlandja (11.397), Łotwa (9.326 ton), Rosja (5.363 ton), Szwecja (717 ton) i Litwa (341 ton).

Po zniesieniu cła maksymalnego Polska opłacać będzie stawkę 20,— RM za 100 kg, podczas gdy Finlandji w związku z zawarciem niemiecko-fińskiej umowy handlowej przyznana została z dniem 1. 4. 1934 r. stawka ulgowa 11,50 RM, ale tylko na dyktę brzozową do 12 mm grubą, co oznacza, że dykty niewyrabiane z brzozy i grube ponad 12 mm opłacają pełne cło autonomiczne. Długotrwały zakaz przywozu dykty polskiej do Niemiec odwrócił polskich eksporterów od rynku niemieckiego, który stanął nagle otworem dla Polski. Cło 20,— RM za 100 kg czyli ca. 235,— złotych za 1 m³ jest wysokie, jeżeli uwzględnić, że w styczniu rb. cena eksportowa za m³ dykty polskiej franco granica polska wzgl. fob porty polskie wahała się w granicach 216—250 zł. Nie można się dziwić, że eksport polski do możliwości zbytu na rynku niemieckim ustosunkował się początkowo obojętnie. Obecnie okazało się, że wobec dużego zapotrzebowania przywóz z Polski byłby chętnie widziany przez zainteresowany przemysł niemiecki, o ile ceny polskie byłyby tak niskie, że pomimo wysokiego cła mogłyby się dykty dostać na rynek niemiecki.

Celem zorjentowania się, do jakich celów potrzebna jest dykta, podać należy, że według ogłaszanej przez Dyrekcję Lasów Państwowych reklamy w pismach fachowych zastosowanie jej jest następujące:

1) urządzanie domów: ściany, ścianki działowe, uszczelnianie i izolacja od zimna ścian, podłóg, sufitów, parapety okienne,

okiennice, drzwi, wykładanie ścian i sufitów;

2) stolarstwo meblowe: stoły (blaty i szuflady), części krzeseł, szafy, półki. skrzynie, skrzynki i pudełka różnego rodzaju, tablice, szyldy i t. p.:

3) budowa wagonów, karoseryj samochodowych, szybowców, łodzi i kajaków, pojazdów konnych, wykańczanie wnętrza wagonów, statków i t. p.

O zapotrzebowaniu na dyktę w Niemczech świadczy okólnik ministra finansów Rzeszy z dnia 15. 12. 33 r. wyjaśniający, że użycie dykt zagranicznych przy budowlach publicznych nie jest całkowicie zakazane, o ile na rynku brakuje dykty z niemieckiego drzewa zrobionej w Niemczech, którą oczywiście należy faworyzować, albo jeżeli niema dykty z drzewa zagranicznego, sfabrykowanej w Niemczech.

Wysokie cło autonomiczne utrudnia zbyt drzewa posadzkowego, którego przywóz obraca się w granicach zaledwie kilku ton rocznie. Zapotrzebowanie jest duże, lecz pokrywane produkcją fabryk niemieckich.

Przywóz roczny kołków do Niemiec obraca się w granicach około 100 ton, przyczem dostawcami są U. S. A. i Austrja. Możliwości zwiększenia zbytu są nieduże.

Ogólny przywóz beczek i wyrobów bednarskich wynosił w r. 1933 — 575 ton. w roku 1929 — 1.484 ton. Większem powodzeniem cieszą się klepki dębowe, które nie były obłożone cłem maksymalnem. Import klepek wynosił w latach 1929, 1932 i 1933 — 28.721 ton, 5.277 ton i 30.260 ton, z czego Polska dostarczyła 11.464 ton, 738 ton i 5.855 ton. Należy oczekiwać, że import klepek dębowych z Polski ulegnie zmniejszeniu, ponieważ zmniejsza się stale eksport gotowych beczek z Niemiec do Ameryki. Zapotrzebowanie na rynku niemieckim na beczki z drzewa ulega stałej redukcji z powodu konkurencji beczek żelaznych i cynkowych.

Widoki na zbyt ram okiennych, drzwi, schodów i części nie są duże, jak tego dowodziłaby cyfra 28 ton ogólnego przywozu w r. 1933. W r. 1929 przywieziono 3.029 ton, z czego Polska dostarczyła 245 ton.

Z wyrobów i półwyrobów drzewnych, których import odbywał się na podstawie ceł autonomicznych w pierwszym rzędzie są progi kolejowe z drewna miękkiego (nieimpregnowane). Zapotrzebowanie pokrywane jest towarem krajowym, czego dowodzą cyfry zmniejszającego się importu z 211.480 ton w r. 1929 do 2.409 ton w r. 1933. Z natury rzeczy zredukowaniu uległ przywóz towaru polskiego z 98.212 ton do 1.783 ton w r. 1933. Popyt będzie się zmniejszał w związku z rozbudową autostrad i zmniejszeniem się ruchu kolejowego. Rozszerzenie zbytu towaru polskiego jest rzeczą wątpliwą.

Import kostki drzewnej ustał w r. 1933. Import szprych i obręczy kołowych zmalał z 2.092 ton w r. 1929 do 295 ton w r. 1933.

W r. 1929 dostarczyliśmy do Niemiec 7.266 ton w i k l i n y, a w r. 1933 już tylko 512 ton, obręczy wiklinowych 722 ton w r. 1929 i 313 ton w r. 1933. Ostatnia podwyżka ceł autonomicznych, wprowadzona w życie dnia 13 III. 1934 r., zamyka prawie całkowicie drogę naszemu eksportowi do Niemiec.

Możliwości zbytu ż y w i c y istnieją dla Polski. Ogólny przywóz do Niemiec jest znaczny i waha się w granicach około 60.000 ton rocznie. Przywóz narazie jest wolny od cła. Podkreślić trzeba, że od żywicy nie opłaca się również podatku wyrównawczego (Ausgleichsteuer), który pobierany jest w wysokości 2% od sumy, składającej się z ceny nabycia towaru, cła i kosztów ubocznych jak frachtu i t. p.

Przywóz t e r p e n t y n y do Niemiec z różnych krajów eksportujących jest znaczny. Statystyka niemiecka podaje cyfrę 23.553 ton za rok 1933. Dla rozszerzenia zbytu istnieją konkretne możliwości, temwięcej, że przywóz nie podlega cłu.

Czasopismo „Holzmarkt" (Nr. 71 z dnia 23. III. 1934) zapewnia, że rząd ustosunkowuje się życzliwie do przydziału dewiz na rzecz pokrywania importu z Polski. w miarę stojących do dyspozycji dewiz, zalecając osobiste udawanie się importerów do właściwych „Devisenbewirtschaftungsstellen", ażeby sprawę omówić i przyśpieszyć załatwienie. „Devisenbewirtschaftungsstellen" decydują we własnym zakresie. w wypadkach wątpliwych podania opinjuje „Reichausschuss für deutsche Holzwirtschaft", w którym siedzą przedstawiciele właścicieli lasów, handlu drzewnego, tartaków, przemysłu drzewnego i t. d. Zwrócić trzeba uwagę na rozporządzenie Landesforstverwaltung w Prusach z dnia 14. II. 1934, na mocy którego Devisenbewirtschaftungsstelle mają polecenie oddawać wnioski o przydzielenie dewiz na przywóz drewna zagranicznego Landesforstmeisterom do zaopinjowania, czy zgłoszone zapotrzebowanie faktycznie nie może być pokryte surowcem względnie wyrobem krajowym.

Zasadniczo dewizy otrzymują firmy importowe, które przywoziły w latach 1930—1931, t. j. w okresie, kiedy jeszcze działała umowa drzewna, ale pozatem również inne firmy mogą ubiegać się o dewizy.

Reasumując powyższe, należy uświadomić sobie, że na dłuższą metę biorąc, Niemcy **nie będą się wrogo odnosiły do importu drewna surowego, lecz że ograniczać będą do minimum import półwyrobów i wyrobów** gotowych, czy to w drodze intensywnej ochrony celnej, czy też odpowiednio kierowanej polityki dewizowej. Statystyki dowodzą że tendencja ta zarysowała się już wyraźnie w roku 1933.

W chwili obecnej realne możliwości zbytu dla polskiego drzewnictwa istnieją przedewszystkiem dla tarcicy, dykty, klepki beczkowej, żywicy i produktów suchej destylacji. Inne artykuły importowane będą w mniejszych ilościach. Okoliczność, że dostawcami tych pozornie drobnych pozycyj są inne kraje, które nie szczędzą trudu, żeby rynek utrzymać, powinna zachęcić do analogicznych wysiłków.

Konsulat R. P. w Szczecinie.

PRAKTYKA PRZYDZIAŁU DEWIZ W NIEMCZECH.

Niemiecka reglamentacja dewizowa rozbudowana jest szeroko. Ograniczenia stosowane są wobec wszystkich krajów, mogą jednak w praktyce przyczyniać się do pewnej dyskryminacji towarów. Niemieckie firmy importowe otrzymają co pół roku od Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung przy Reichswirtschaftsministerium zawiadomienie, jaka przysługiwać im będzie zasadnicza kwota importu (Grundbetrag) w następnem półroczu. Kwota ta wymierzana jest według wytycznego okresu 1930/31 i odnosi się do importu całej grupy towarowej, oraz wszystkich krajów. Reichsstelle ustala procent dopuszczalnego przydziału w poszczególnych miesiącach, który na maj rb. wyznaczono w wysokości tylko 25%.

W tych ramach przysługuje każdemu importerowi prawo do starania się o dewizy, bez względu na to, z jakiego kraju towar pochodzi, oraz o jaki szczegółowy sortyment idzie.

Powyżej tych przydziałów otrzymanie dewiz jest zasadniczo niemożliwe. Wywóz jest jednak mimo to możliwy albo w ramach szczegółowych układów kompensacyjnych za zezwoleniem Reichsstelle, albo też w ramach międzypaństwowych, względnie międzybankowych umów clearingowych. Polska układu takiego nie zawarła.

W razie zmniejszenia kontyngentu dewizowego między chwilą zawarcia umowy, a chwilą zapłaty, importer niemiecki ponosi całkowitą winę niemożności dostarczenia dewiz w tej sumie, do jakiej się zobowiązał. Jego obowiązkiem jest czekać do chwili, kiedy Reichsstelle ogłosi dopuszczalny procent wyzyskania zasadniczych kwot, i dopiero potem może on zawierać umowy, które jest w stanie dotrzymać. O ile zawiera je wcześniej, kierując się względami spekulacyjnemi, czyni to na własne ryzyko i nie może według wyjaśnień zasłaniać się wobec eksportera niemożnością wykonania umowy uzyskanych z Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung.

Twierdzenia importerów niemieckich, jakie przytaczane są często przez polskich eksporterów, że dewizy otrzymać mogą importerzy do dyspozycji dopiero po przedłożeniu listu przewozowego za zakupiony towar i listu przewozowego, stwierdzającego, że towar przekroczył granicę niemiecką, polegają na błędnem mniemaniu importerów niemieckich, albo wynikają z zamiaru obniżenia w ten sposób ceny towaru polskiego. Urzędy reglamentacji dewiz są wprawdzie obowiązane stwierdzić, że towar przekroczył granicę, ale czynią to dopiero w pewien czas po przydziale (nachträglich). Terminy wykazywania się z wykonania umowy przez importera zależą od zwyczajów w danej branży i mogą być po odnośnem przedstawieniu ze strony importera czy organizacyj handlowych, przez urzędy reglamentacyjne zmienione. Należy zaznaczyć, że obecne położenie walutowe Niemiec nie sprzyja liberalniejszemu traktowaniu przydziału dewiz. (P. I. E.)

WARUNKI SPRZEDAŻY FOB W HAMBURGU I MARSYLJI.

Przy sprzedaży towarów na rynki zamorskie FOB (Freon Bord lub Franco Bord), port zagraniczny, pamiętać należy, że w różnych portach obowiązują odmienne normy pod względem zobowiązań sprzedawców i odbiorców. Przykładowo podajemy omówienie warunków sprzedaży FOB w Hamburgu, które odpowiadają regułom Międzynarodowej Izby Handlowej oraz w Marsylji, gdzie istnieją pod tym względem odmienne normy, które jednakże ostatnio wydają się ulegać pewnym zmianom.

W Hamburgu sprzedawca jet obowiązany:

1) przetransportować towar na własny rachunek do wyznaczonego portu;

2) jest obowiązany dostarczyć towar na własny rachunek i załadować go na okręt. Jednakże:

a) jeśli sprzedawca dostarczy towar do portu przed umówioną datą załadowania, ponosi on wszystkie koszty spowodowane składowaniem towaru w magazynach do chwili załadowania (większe towarzystwa okrętowe w Hamburgu przyjmują towar bez opłat na przechowanie w swych magazynach nadbrzeżnych do chwili odjazdu okrętu, jeśli wchodzi w rachubę termin stosunkowo krótki, odpowiadający ogólnym warunkom frachtowym).

Należy zawsze zwracać uwagę na tę ewentualność przy wystawianiu kontraktu ubezpieczeniowego;

b) jeśli towar był przesłany na umówiony termin, lecz nie oczekiwano na statek w Hamburgu, koszty magazynowania jest obowiązany opłacać nabywca;

c) sprzedawca uiszcza opłaty eksportowe, jakoteż taksy i koszty, którym może podlegać towar w kraju pochodzenia;

3) ryzyko straty lub awarji wszelkiego rodzaju, do chwili załadowania, ponosi sprzedawca.

Jednakże istnieją wyjątki od tej reguły dla pewnych kategoryj towarów (naprz.: maszyny

i artykuły elektrotechniczne — ryzyko spada na kupującego w chwili wyekspedjowania towaru z magazynu).

Jest dopuszczalna jednakże inna umowa. Poza umowami specjalnemi odnośnie zobowiązania gwarancyjnego jest zwyczajem w Hamburgu, że ryzyka awarji i strat spadają na nabywcę w momencie przejścia brzegu okrętu (reeling) (za pomocą dźwigu lub w inny sposób) przez towar załadowany. Jeśli na przykład skrzynka w momencie załadowywania, spadając dotyka brzegu okrętu (reeling) i z tego powodu spada do wody, straty ponosi sprzedawca; jeśli przeciwnie, spada na brzeg okrętu i towar znajdujący się w skrzyni zostaje uszkodzony, straty ponosi kupujący. Jeśli sprzedawca, w momencie zawarcia umowy, skorzysta z pracy solidnego i doświadczonego tranzytera oraz jeśli jednocześnie kontroluje skrupulatnie rodzaj ubezpieczenia, jego ryzyko jest minimalne, gdyż w chwili załadowania awarja i strata towaru są zwykle przewidziane w kontrakcie ubezpieczenia.

Nabywca jest obowiązany w Hamburgu:

1) zapewnić na termin (termin umowy) odpowiednie miejsce na okręcie;

2) opłacić wszelkie koszty (postojowe, magazynowania itp.) w wypadku gdy nie odbierze dostarczonego towaru w terminie umownym;

3) wystarać się, na swój rachunek, (czyni to przeważnie za pośrednictwem swego tranzytera) o dokumenty przewozowe (konosament).

W handlu z krajami skandynawskiemi jest w zwyczaju w Hamburgu, że przy sprzedaży konosamenty są uzyskiwane przez sprzedawcę.

Inne warunki sprzedaży FOB w Hamburgu:

1) Sprzedawca gwarantuje, że jakość i ilość odpowiadają całkowicie warunkom, zawartym w kontrakcie sprzedaży towaru. Przy sprzedaży FOB Hamburg dodaje się zwykle klauzulę, że towar „odpowiada co do jakości" w porcie hamburskim.

2) Czas ważności skargi ze względu na zepsucie towaru, lub reklamację, pochodzącą ze złego stanu, niekompletnej lub uszkodzonej dostawy, jest różny, zależnie od kategorji towaru. Zwyczajem jest, że przy sprzedaży FOF Hamburg ewentualne defekty winny być skonstatowane przed ukończeniem dostawy FOB.

3) Sprzedawca ma prawo zatrzymać towar w wypadku, gdy kupujący zawiesił wypłaty, by w likwidacji lub upadłości. Ta restrykcja nie ma ważności, jeśli towar był zapłacony zgóry lub jeśli nabywca dał dostateczne gwarancje płatności.

W Marsylji istnieją dwa rodzaje sprzedaży tego rodzaju: „franco bord" i franco à bord".

Zasadniczo w sprzedaży tego towaru, sprzedawca jest obowiązany przetransportować towar na swój koszt do wyznaczonego portu i wzdłuż okrętu (le long du bord du navire), gdzie kupujący winien odebrać przesyłkę i uskutecznić załadowanie.

Przy sprzedaży „franco bord" ryzyko spada na kupującego w momencie odebrania towaru celem podniesienia go za pomocą odpowiednich urządzeń na pokład okrętu lub na barki, które go przewożą do okrętu stojącego w innem miejscu.

Jak z tego wynika, zobowiązania sprzedawcy są mniejsze w Marsylji niż w Hamburgu, gdzie odpowiadają one typowi sprzedaży „franco à bord". Samo przez się rozumie się, że jeśli sprzedawca dostarczy towar wcześniej lub później, to ponosi on koszta dodatkowe lub szkody, spowodowane stratą czasu dla okrętu, któryby oczekiwał. Także w Marsylji sprzedawca ponosi opłaty eksportowe, którym podlega towar, oraz ryzyka awarji i strat do momentu, gdy kupujący otrzyma przesyłkę.

Co się tyczy obowiązków kupującego, polegają one przedewszystkiem na zakomunikowaniu odpowiedniego frachtu na termin umówiony, zapłaceniu strat w wypadku opóźnienia, pokryciu wszelkiego rodzaju ryzyka i opłaceniu wszelkich kosztów późniejszych po wydaniu towaru.

Co do jakości i ilości mają zastosowanie przepisy zwykle stosowane.

W przeciwieństwie do opinji wielu innych krajów, Trybunał Handlowy w Marsylji interpretował do ostatnich lat klauzulę FOB znaczeniem „franco le long du bord" („franco wzdłuż okrętu"). By umowa miała charakter „franco à bord", strony winny to zaznaczyć w kontrakcie.

Jednakże interpretacja ta, która miała w Marsylji zastosowanie do ostatnich lat, zaczyna ulegać zmianom i kilka ostatnich decyzyj wskazuje na dążność do stosowania przyjętego powszechnie znaczenia terminu FOB.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1934 R.

BELGJA. Ogłoszoną została pełna lista towarów podlegających kontyngentowaniu według stanu na dzień 20 kwietnia 1934 r., obejmuje ona następujące artykuły: zwierzęta żywe (woły, kozy, trzoda chlewna) poz. 1 a c, d; masło (poz.9): kopalniaki (634); wyroby dziane z jedwabiu, lub z domieszką jedwabiu (609); zboże i mąki; pszenica w ziarnach (włączając pszenicę nasienną); żyto w ziarnach (włączając żyto nasienne, jęczmień, słód z jęczmienia jarego i ozimego; mąka, kasza i grysik jęczmienny, węgiel kamienny (185); obuwie skórzane, (1158 b 2 A i 1158 C 1): obuwie gumowe (1154 częściowo i 1155); konie, krawaty wszelkiego rodzaju (621); śmietana (244); kołnierzyki, mankiety i półkoszulki (622); filce w kawałkach czysto wełniane (579 a); mieszany z innym materjałem (579 b); przędza ze sztucznego jedwabiu (496); kwiaty cięte, krzewy kwiatowe, kłącza itp. (126); ser biały (10 a 1); owoce świeże (73 d, 81, 95, 98 a); mleko (8); jarzyny, karotka, ogórki, korniszony, ziemniaki, pomidory itp. (68, 71 h i 70); wyroby korkowe malowane (687); kukurydza, meble z drzewa (674, 677 i 678); jaja (12); wyroby z fajansu i porcelany (824, 825); ryby morskie i słodkowodne (6); skóry preparowane (466 b 467, 468 b); sól (171 b); wyroby dziane podpadające pod nr. 509; tkaniny, jedwabne (504); makuchy (273); odzież męska i damska (611, 612) i mięso (2 a, 261—2 i 3, 2 c 1—2 i 3, 209 b, 212—214).

Z dniem 10 maja r. 1934 skontyngentowany został import naturalngo i sztucznego smalcu (poz. 16 a i 245 b).

BRAZYLJA. Przydział dewiz na pokrycie zobowiązań z tytułu importu towarów zagranicznych następuje w myśl orzeczenia Banku Brazylijskiego najwcześniej w 90 dni po dacie płatności.

BUŁGARJA. Według zarządzenia Bułgarskiego Banku Narodowego firmy bułgarskie, które powstały po 1 stycznia 1933 r. nie mogą uzyskiwać ani normalnych, ani dodatkowych kontyngentów importowych, wynikających z systemu kompensacyjnego.

CZECHOSŁOWACJA. Cło na masło świeże (poz. 88) pozostaje bez zmiany, tj. 420 Kc — 100 kg. Również cło na smalec gęsi i wieprzowy nietopiony pozostaje bez zmiany, natomiast cło na smalec topiony zostało podwyższone z 200 na 300 Kc za 100 kg.

ESTONJA. Rozporządzeniem z dnia 7 maja 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu nici bawełnianych poz. 183 P. tar. celnej estońskiej.

FRANCJA. Projektowane jest wprowadzenie przymusu znakowania krajem pochodzenia instrumentów smyczkowych i bielizny damskiej i dziecinnej.

Dekretem z dnia 11 maja 1934 r. skontyngentowany został import wyrobów z porcelany (poz. 347 A, 347 ter.), książek do nabożeństwa (poz. 466 i 466 bis) i wyrobów z porcelany, innych niż zabawki (poz. 646).

Na mocy rozporządzenia ogłoszonego w Journal Officiel z dnia 13 maja 1934 r. zniesiony został dozwolony dotychczas bez uzyskania licencyj import nawozów sztucznych w jednorazowej przesyłce o wadze 20 g.

INDJE BRYTYJSKIE. Rząd brytyjski przedłużył na przeciąg 5 lat cła ochronne na materjały włókiennicze sprowadzane z zagranicy.

JUGOSŁAWJA. W związku z zawarciem w dniu 1 maja traktatu z Niemcami, przyznane zostały przez Jugosławję zniżki celne na cały szereg towarów niemieckiego pochodzenia, z ważniejszych wymienić należy: uszlachetnione zboża nasienne (pszenica, żyto. owies, jęczmień), wszelkie inne nasiona, amonjak, kwas mleczny, farby, wyroby dziane bawełniane, skóra garbowana, opony i dętki, tektura, luksusowe wyroby porcelanowe, ozdoby szklane na choinkę, pilniki i raszple, wyroby nożownicze, aparaty elektryczne, instrumenty muzyczne i t. p.

KAMERUN I TOGO. Ustanowione zostały na II półrocze rb. premje eksportowe na kawę, kauczuk świeży i suszony i banany świeże i suszone.

SZWECJA. Z dniem 1 maja 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na świeże ogórki i pomidory, wyroby skórzane, pokrycia do parasoli, odzież ze specjalnemi kołnierzami i przybraniem.

TUNIS. Rozporządzeniem z dnia 1 maja 1934 r. wprowadzone zostały zmiany odnośnie cła i dodatkowych opłat celnych na niektóre towary, przyczem podwyższony został podatek statystyczny od piwa z 1.10 fr. na 10 fr. od hl. — podatek konsumcyjny od herbaty wynosi 14.00 fr. od q cukru innego niż rafinowany 117,50 od q; piwo pochodzenia francuskiego opłaca cło w wys. 16.33 fr. od hl. pochodzenia zagranicznego 25 fr. — 1 hl. Podwyższoną została 0,35 fr. od jednostek, jednocześnie opłata statystyczna od importowanych towarów.

TURCJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 25 kwietnia 1934 r. Generalnej Dyrekcji Celnej, dozwolony jest import oczyszczonej soli kuchennej. jako preparat chemiczny, i artykuł ten clony jest według poz. 853 tar. cel. tureckiej, natomiast import soli kuchennej zwyczajnej (poz. 711) jest bezwzględnie zakazany.

WIELKA BRYTANJA. Z mocą obowiązującą od 7 maja rb. postanowił rząd angielski wprowadzić kontyngenty importowe na wyroby włókiennicze z bawełny i jedwabiu sztucznego. Wysokość tych kontyngentów ustalono jako przeciętną importu w latach 1927—1931.

Z dniem 12 maja 1934 r weszła w życie zwyżka cła na rakiety tenisowe, przyczem cło na te artykuły wynosi obecnie 25 proc. ad valorem.

STAN POSIADANIA NIEMCóW W GDYNI.

Referat statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni dokonał ostatnio obliczenia stanu posiadania Niemców w granicach m. Gdyni.

Ogólny obszar zajmowany przez miasto wynosi 3.094 hektarów, w czem własność niemiecka zajmuje 40 hektarów, co stanowi 1,3% ogólnej powierzchni Gdyni.

Gdynia więc, w której 98,7% gruntu znajduje się w rękach polskich, jest tem samem najbardziej polskiem miastem na Pomorzu.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Capetown interesuje się zakupem butelek różnych wymiarów. P/11815/63/Sz.

Firma francuska poszukuje dostawców flaszeczek aptecznych. P/11598/63/Sz.

Firma londyńska interesuje się zakupem celem reeksportu do Australji tekstylnych wyrobów, szkła i galanterji. P/10681/3B/Sz.

Firma czechosłowacka, posiadająca oddział w Paryżu, przeprowadza zakupy wikliny okorowanej na koszyki. P/11350/49/Sz.

Firma w Capetown interesuje się zakupem naczyń emaljowanych. P/11147/44/Sz.

Firma nowozelandzka interesuje się zakupem w Polsce tkanin ze sztucznego jedwabiu. Płatność gotówką za okazaniem dokumentów w jednym z banków londyńskich. P/11920/46/R.

Firma jugosłowiańska interesuje się importem z Polski ostrzy do golenia oraz piłek gumowych. P/11788/3W/R.

Firma meksykańska, której działalność obliczona jest na import z Polski, interesuje się w chwili obecnej wyrobami bawełnianemi, wełnianemi, kocami, wyrobami skórzanemi, naczyniami emaljowanemi, karbidem i rurami żelaznemi. P/11463/4B/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

NOWA TARYFA PORTOWA W SZCZECINIE.

Po Hamburgu i Bremie przystąpił również Szczecin do zmiany nowej taryfy, obowiązującej od 18. X. 1930. Nowa taryfa, ogłoszona dnia 5. V. 1934 r. i ważna z dniem ogłoszenia, zawiera — podobnie jak i hamburska — uproszczenie systemu opłat. Prze-

dewszystkiem zmieniono klasyfikację towarów, służącą za podstawę dla kosztów przeładunku. W miejsce dotychczasowych 3 klas wprowadzono 5 klas, przyczem jednak znaczna część towarów klasy III przy wywozie ich zostaje zaszeregowana do tańszej klasy I. — Stawki opłat przeładunkowych wynoszą dla klas I — V fenigów 7, 12, 16, 20. 24 za 100 kg. przy przywozie i fenigów 7, 10, 15, 19, 22 za 100 kg. przy innym obrocie. W stawkach tych zawarte są dawne opłaty za przeładunek i za ładowanie (Umschlags-und Ladegeld). Za pracę poza normalnym czasem podwyższa się stawki o 50 %.

Przy składowaniu korzystają towary, jak dotąd z 72 godzin wolnego składowego, o ile zostały dowiezione koleją. Zmianę wprowadzono dla włókien roślinnych, lnu, konopi i pakuł, dla których okres wolny wynosi 6 dni. Dla zboża, dowiezionego z miasta, oraz dla towarów nadeszłych koleją i dowiezionych do magazynu pojazdami kołowemi, a także dla towarów, dowiezionych samochodami w ruchu międzymiastowym przedłużono termin wolny od składowego z 5 dni na 10 dni. Opłaty wynoszą. jak dawniej: za użycie wolnych placów 2 fen., za użycie magazynów 4 fen. za 100 kg i dzień Dla zboża wprowadzono opłatę 15 fen. za 100 kg i 15 dni.

W opłatach za ważenie, liczenie, świadectwa, znakowanie i t. p. poważniejsze zmiany nie nastąpiły.

Od maklera pobiera się tytułem „brzegowego" (Kaigeld) opłaty wyższe niż dotąd, a mianowicie: przy przywozie za 100 kg towarów klasy I — III 4 fen., za węgiel i nawóozy 3 fen., za towary innych klas 5 fen. W wywozie i w ruchu przybrzeżnym za towozy 3 fen., za towary innych klas 5 fen. wary klasy I—III 3 fen., za towary innych klas 4 fen.

Przeładunku w Szczecinie dokonuje zarząd portu we własnym zakresie. Wyżej wymienione stawki zawierają opłatę za robociznę, brzegowe i użycie dźwigów. W Gdyni organizacja przeładunku, dzięki stworzeniu dwóch firm przeładunkowych, podobna jest do organizacji w Szczecinie. Natomiast opłaty, pobierane są wyższe. Przedewszystkiem najmniejszą ilość towaru, za którą pobiera się opłatę, stanowi w Gdyni 1000 kg, w Szczecinie 100 kg, utrudnia to akwizycję cennej drobnicy dla Gdyni. Gdyby nawet obecna taryfa opłat za roboty fizyczne przy przeładunku zawierała stawki opłat za 100 kg. to porównanie wypadłoby również na niekorzyść Gdyni. Wykazuje to poniższe zestawienie; w stawce dla Gdyni zawarta jest obok opłaty za roboty fizyczne opłata od ładunku, liczona dla klas A i B (w Gdyni) po 5 gr. dla dalszych klas po 10 gr, abstrahując od tego, że w Gdyni za drobnicę, niezależnie od jakości należałoby liczyć 10 gr za 100 kg.

Klasa	Szczecin groszy	Klasa	Gdynia groszy
I	14 (14)	A	31
II	24 (20)	B	34
III	32 (30)	C	45
IV	40 (38)	D	47,5
V	48 (44)	E	50,5

Cyfry w nawiasie oznaczają tańsze opłaty w Szczecinie za przeładunek towarów, przeznaczonych na wywóz.

WEJHEROWO KORZYSTAĆ BĘDZIE Z TARYF ULGOWYCH PRZY DOWOZIE DRZEWA.

Na wniosek Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni Ministerstwo Komunikacji włączyło stację Wejherowo do załącznika 1 do Taryf wyjątkowych D. — Dzięki powyższemu tamtejsze tartaki i fabryki wyrobów drzewnych będą mogły korzystać z ulgowych taryf wyjątkowych przy dowozie drzewa.

Odpowiednie uzupełnienie taryfy towarowej ogłoszono w Dz. T. i Z. K. z r. 1934, nr. 32, poz. 220.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZAGADNIENIE ZDOBYCIA RYNKU KRAJOWEGO DLA RYB MORSKICH Z POLSKICH POŁOWÓW.

Polskie rybołówstwo morskie przechodzi dopiero teraz swoisty kryzys. Wiosenne połowy dorszy i flądег zostały zatrzymane, narażając rybaków na przymusowe bezrobocie wobec braku nabywców w kraju na świeże ryby morskie. Mrożenie i magazynowanie ryb w Chłodni Rybnej w Gdyni jest również niemożliwe, gdyż małe pomieszczenia chłodnicze są zapełnione i brak jest miejsca na przechowywanie nadmiaru ryb złowionych.

W piętnaście lat po uzyskaniu niepodległości stoimy przed faktem niemożliwości sprzedaży własnych ryb morskich wewnątrz kraju, podczas gdy dziesiątki miljonów złotych wydaje się na sprowadzanie zagranicznych ryb morskich i słodkowodnych. A przecież chodzi tu w rybołówstwie flądrowem i dorszowem o nieznaczne stosunkowo ilości tych ryb. W r. 1933 złowiono ogółem 848. 800 kg flądег i 285 860 kg dorszy. Z ilości tej przypadało na połowy przybrzeżne flądег 90% a dorszy 50% ponieważ dziesięć procent flądег i pięćdziesiąt procent dorszy łowiono na pełnym Bałtyku (wyspa Bornholm obok Danji).

W roku bieżącym kryzys wywołał zwiększenie połowów pełnego Bałtyku (bornholmskie połowy) w połączeniu z niemożliwością ulokowa-

nia tych ryb w Gdańsku, który do roku ostatniego odbierał te połowy, a obecnie zamknął swe granice dla naszych ryb morskich. W kraju zaś świeże dorsze i flądry są artykułem spożywczym niezaprowadzonym.

Na pierwszy więc plan w rybołówstwie morskiem wysuwa się sprawa zdobycia rynku krajowego. Zachodzi tylko pytanie dlaczego dopiero teraz praktyczna propaganda spożycia ryb morskich jest na porządku dziennym?, dlaczego nie wysilano się na pozyskanie rynku krajowego, a tylko siłą ciężkości i linją najmniejszego oporu zostawiono Gdańsk, jako czynnik decydujący w odbiorze naszych ryb morskich?

Wysiłki czynników rządowych (Wydział Rybacki Min. P. i H.) przygotowały warunki pracy dla ośrodka handlu rybą morską. Zbudowano w Gdyni nowoczesny port rybacki, zaopatrzono rybaków w kutry motorowe krajowej produkcji, wybudowano Halę i Chłodnię Rybną i doprowadzono rozwój rybołówstwa morskiego do tego stanu, że rynek krajowy może liczyć na stałe zaopatrywanie w tanią rybę morską. Reszta należy do inicjatywy prywatnej mającej doskonałe podstawy dla prowadzenia handlu rybą morską. Sytuacja jest o tyle ułatwioną, że sami rybacy jako producenci założyli Spółdzielnię trudniącą się sprzedażą ryb morskich, co wyklucza całe pasmo niepotrzebnych pośredników i pozwala na dostarczenie odbiorcy w kraju ryb morskich po cenie możliwie najtańszej w danych warunkach. Dziś środek ciężkości leży w tem, aby organizacja ta działała sprawnie i fachowo co w handlu rybą morską jest nieodzownym warunkiem.

Już trzeci rok mamy w Gdyni warunki dla rozwoju handlu rybą morską a dopiero teraz zaczyna się rozumieć, że warunki te muszą być wykorzystane. W 1931 roku w publikacji ogłoszonej przez Izbę P. H. w Gdyni (Przemysł i Handel Rybny na Wybrzeżu: B. Sotkowski) podkreślano konieczność zajęcia się zdobyciem krajowego rynku celem uwolnienia się od wątpliwego odbiorcy naszych ryb morskich, jakim był wtedy Gdańsk. Przytaczamy dosłownie:

„...Stoimy przed faktem, że rynek gdański od lat dziesięciu odbiera większość naszych połowów morskich... Nasi rybacy od szeregu lat są przyzwyczajeni do sprzedaży ryb w Gdańsku, gdzie mają pewność spieniężenia swych połowów... A że ceny w Gdańsku tworzą się nietylko pod wpływem dowozu naszych ryb morskich, lecz także pod wpływem połowów gdańskich i zagranicznych więc jasną jest rzeczą, że zdarzały się wahania cen i to bardzo znaczne. **Byłoby rzeczą pożądana, aby ceny ryb z naszych połowów kształtowały się pod wpływem rynku krajowego, który niestety dzisiaj nie istnieje...**"

Jak widać z powyższego, już w 1931 roku rzucono hasło nastawienia się na rynek krajowy, niestety jednak bez żadnego rezultatu. A były to czasy kiedy myślano, że nasi rybacy będą mogli zawsze bez przeszkód sprzedawać swe ryby w Gdańsku, co uwalniałoby od wysiłków starania się o odbiorcę w głębi kraju.

W maju roku ubiegłego okazało się już całkiem dobitnie, że nasz aparat handlowy nie może znaleźć nabywców w głębi kraju na świeże ryby morskie z połowów pełnego Bałtyku (bornholmskich) na dorsze i na flądry, czyli już przed rokiem był najwyższy czas rozpocząć planową akcję dla zdobywania rynku krajowego. Alarmowaliśmy wówczas opinję w Biuletynie Informacyjnym Izby P. H. w Gdyni (Nr. 1 dodatku Przemysł i Handel Rybny na Wybrzeżu z dnia 31 maja 1933 r.) „Nie zakupuje się już połowów z wyjazdów bornholmskich, tak więc codziennie musi wyjeżdżać kilka rybaczek do Gdańska celem spieniężenia połowów na tamtejszym rynku..."

W kilka miesięcy później okazało się, że sytuacja jest jeszcze bardziej poważną. W Biuletynie Izby P. H. w Gdyni (Nr. 13 dodatku Przem. i Handel Rybny na Wybrzeżu z dnia 22 listopada 1933 r.) alarmowaliśmy w dalszym ciągu opinję, tym razem niebezpieczeństwem zamknięcia dla nas rynku W. M. Gdańska wobez rozpoczęcia działalności shitlerozywanej gospodarki. W artykule pt. „Etatyzacja rybaków, handlu i przemysłu rybnego na terenie W. M. Gdańska" przewidzieliśmy zamknięcie dla nas rynku gdańskiego i wołaliśmy o nastawienie się na odbiorcę krajowego. Przytaczamy dosłownie część tego artykułu:

„Jest rzeczą jasną, że rybak polski uzależniony od politycznej organizacji zakupu ryb w Gdańsku, będzie inaczej traktowany jak poprzednio, kiedy to decydowała swobodna inicjatywa kupiecka... Rybak polski będzie musiał zapomnieć o rynku gdańskim i dlatego musimy dołożyć wszelkich starań, aby towar jego miał zbyt w kraju licząc na polskiego spożywcę..."

Wołania nasze pozostały w dalszym ciągu bez skutku. Od listopada 1933 r. do połowów bornholmskich na wiosnę br. nie zrobiono nic dla przygotowania rynku krajowego na zaprowadzenie świeżych dorszy i flądder. Dopiero gdy okazało się, że Gdańsk nie zakupuje naszych ryb, gdy połowy pełnego Bałtyku tak się rozwinęły, że w ciągu jednego miesiąca zapełniły pomieszczenia Chłodni Rybnej, a rybacy stanęli wobec faktu koniecznego bezrobocia, rozpoczęto intensywną akcję szukania krajowego odbiorcy.

Trzytygodniowa akcja rozpoczęta z końcem kwietnia br. przez Polskie Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni celem zdobycia rynku warszawskiego udowodniła, że świeże ryby morskie (dorsze i flądry), znajdują wobec niskiej ceny i wielkiej swej wartości odżywczej coraz to więcej odbiorców w Warszawie. Smaczna ryba morska z połowu polskiego rybaka zaczyna zdobywać bezapelacyjnie krajowego odbiorcę.

Poraz pierwszy zrobiono doświadczenie z realną propagandą spożycia świeżych ryb morskich, a dodatnie rezultaty tej akcji świad-

czą o konieczności dalszych wysiłków w tym kierunku.

Powodzenie zależne jest obecnie od sprawności aparatu handlowego w Gdyni, ponieważ w handlu świeżą rybą morską decyduje zwłaszcza w okresie letnim szybkie i fachowe obsłużenie z wielkim trudem zdobytego odbiorcy krajowego.

Przyszłość okaże, czy zadaniu temu sprosta monopolistyczna organizacja, jaką jest Spółdzielnia Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni.

B. Sotkowski.

KRONIKA.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu Nr. 12 z dnia 30 kwietnia br. poz. 159 znajduje się okólnik Ministra Skarbu z dnia 19 kwietnia br. L. D. VI/3893/1/34 do Izb Skarbowych w sprawie przydziału soli przemysłowej dla celów przemysłu rybnego (wędzarnie, fabryki konserw i t. p.) i to nietylko dla konserwacji świeżych ryb, lecz również i dla ryb wędzonych i innych przetworów rybnych.

Jest to zarządzeniem bardzo ważnem dla przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu i w kraju, gdyż dotąd wydatek na sól przy konserwacji i przetwarzaniu ryb stanowił bardzo poważną pozycję.

*

Z Chłodni Rybnej w Gdyni wywieziono w ostatnim tygodniu 2 wagony norweskich śledzi mrożonych do Berlina. Stwarza to możliwości reeksportu towaru z Chłodni Gdyńskiej. Przypomnieć przy tej sposobności wypada, że w mies. marcu rb. jedna z firm gdyńskich wysłała do Anglji całookrętowy ładunek norweskich śledzi mrożonych.

KOMUNIKATY

I. POLSKI KONGRES CERAMICZNY W KRAKOWIE.

Stała Delegacja Zrzeszeń Przemysłowców Ceramicznych R. P., na czele której stoi prezes Pomorskiego Związku Cegielń Radca naszej Izby inż. A. Dziedziul, urządza dnia 29 i 30 czerwca rb. w Krakowie I. Kongres Przemysłowców Ceramicznych, z przyciągnięciem do udziału w Kongresie szerszych sfer budowlanych. Wobec ożywienia się ruchu budowlanego i zainteresowania się szerokich warstw społeczeństwa ruchem budowlanym, co w najwyższym stopniu odbija się i na przemyśle ceramicznym, Kongres powołany będzie do uregulowania dotąd chaotycznych stosunków wytwórczo-gospodarczych w tym przemyśle, dezorganizujących rynek materjałów ceramicznych i odbiorców.

Uczestnictwo w Kongresie zapowiedziały kierownicze osobistości B. G. K. i Funduszu Pracy, jak również przedstawiciele samorządu gospodarczego i organizacyj przemysłowych.

Po Kongresie odbędzie się zwiedzenie Fabryk w Mościcach oraz szamotowni w Skawinie koło Krakowa.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	22. 5.	26. 5.	30. 5.	—	2. 6.
Śląsk	29. 5.	2. 6.	6. 6.	—	9. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	28. 5.	2. 6.	30. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5. — z Gdańska 25. 5.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 1. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 5. 6.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 28. 5.   s/s Egon — z Gdyni 4. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 2. 6.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 30. 5. — z Gdańska 31/5.—2/6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 12. 6.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 26. 5.

Do Lübecki

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 1. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 29. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	26. 5.	29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk
Tczew	29. 5.	2. 6.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 25. 5. — z Gdańska 24. 5.
s/s Akershus — z Gdyni 8. 6. — z Gdańska 7. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 4. 6. — z Gdańska 2. 6.
s/s Ursa — z Gdyni 18. 6. — z Gdańska 16. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 29. 5. — z Gdańska 1. 6.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 6. — z Gdańska 8. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Friedrich	22. 5.	28. 5.	30. 5.
Andromeda	26. 5.	31. 5.	2. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	29. 5.	1. 6.	7. 6.
Irisen	5. 6.	8. 6.	15. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 5. 6. — z Gdańska 7. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 30. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 5. 6. — z Gdyni 7. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 29. 5. — z Gdyni 31. 5.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 30. 5. — z Gdyni 31. 5.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 26. 5.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 2. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre – La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Anna — z Gdyni 28/30. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 15. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdyni 21. 6. — z Gdańska 20. 6.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Smaland — z Gdyni 28. 5. — z Gdańska 1. 6.
m/s Vikingland — z Gdyni 31. 5. — z Gdańska 1. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 1. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christophersen — z Gdyni 10. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Atlanta — z Gdyni ca 7. 6. — z Gdańska 6. 6.
s/s Aura — z Gdańska ca 21. 6. — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bath — z Gdyni 2. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Troja — z Gdyni 8. 6. m/s Hammaren — z Gdyni 20. 6.

Gdynia — Cape Town — Fremantle — Adelaide — Melbourne — Sydney — Brisbane

m/s Troja — z Gdyni 8. 6.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia ,	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
		s/s Argosy — 25. 5.
s/s Scanmail — 26. 5.		s/s Scanmail — 8. 6.
s/s Sagaporack — 2. 6.		s/s Sagaporack — 15. 6.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 1. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 19. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.
s/s Pułaski 3. 6.	s/s Pułaski 13. 6.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella			30. 5.	—	2. 6.
s/s Śląsk	29. 5.	2. 6.	6. 6.	—	9. 6.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	23. 5.	26. 5.	29. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	26. 5.	29. 5.	2. 6.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 23. 5. — d Gdyni 26. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 26. 5.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 2. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	19. 5.	27. 5.	26. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 1. 6.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 7 6.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	24. 5.	28. 5.	30. 5.	2. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	31. 5.	3. 6.	5. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	24. 5.	27. 5.	29. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	24. 5.	27. 5.	30. 5.
s/s Lublin	31. 5.	3. 6.	6. 6.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
s/s Vinstra		8. 5.	15. 5.	21. 5.	16. 6.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Aura	27. 4.	29. 4.	1. 5.	31. 5.	2. 6.

Gdynia — Gdańsk — Lewant

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
par. Smaland		22. 4.						25. 5.
s/s Roland	13. 5.	11. 5.	15. 5.		29. 4.		5. 5.	17. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze — wychodzi z Casablanca 21/25. 5. — oczekiwany w Gdyni 13/15. 6